FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT M. POIARES MADURO fremsat den 24. marts 2004 [1]

1. Det foreliggende søgsmål har til formål, at det fastslås, at Kongeriget Spanien har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler det i henhold til Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet [2], idet det ikke har foretaget en vurdering af indvirkningen på miljøet hvad angår »linjeprojektet Valencia-Tarragona, strækningen Las Palmas-Oropesa. Banelegemer«, som indgår i »Middelhavskorridor«-projektet.

I — De faktiske omstændigheder og den administrative procedure

2. I maj 1999 modtog Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber en klage, hvorefter de spanske myndigheder havde anvendt direktivet ukorrekt. Ifølge klagen var der blevet gennemført en jernbanelinjeføring på 13,2 km gennem kommunerne Castellón, Benicassim og Oropesa, uden at der var blevet foretaget en offentlig høring eller udarbejdet en miljøindvirkningserklæring. Jernbaneprojektet omfatter en ny linjeføring med henblik på at føre jernbanen uden om Benicassim kommune (7,64 km) og anlæg af ekstraspor mellem Las Palmas og Oropesa (13,2 km).

3. Ved skrivelse af 28. oktober 1999 anmodede Kommissionen de spanske myndigheder om at fremsætte deres bemærkninger til de nævnte forhold.

4. Den 13. januar 2000 bekræftede Kongeriget Spanien i en skrivelse, at det nævnte projekt ikke var blevet underkastet proceduren for vurdering af indvirkningen på miljøet. Ifølge de spanske myndigheder var en sådan vurdering ikke nødvendig, da den linjeføring, der var foretaget på den i klagen nævnte strækning, var omfattet af det jernbaneforbehold, der var fastsat i den almindelige byplan af 1992, som havde været genstand for en miljøindvirkningserklæring, og som var blevet godkendt den 17. marts 1994 ved afgørelse truffet af *Director General de Qualitat Ambiental* (generaldirektøren for miljøkvalitet) ved Generalidad i Valencia (Spanien).

1 — Originalsprog: portugisisk.

2 — EFT L 175, s. 40 (herefter »direktivet«).

5. Den 13. april 2000 tilsendte Kommissionen i henhold til artikel 226 EF Kongeriget Spanien en åbningsskrivelse for ukorrekt anvendelse af direktivet med den begrundelse, at der ikke var blevet foretaget en undersøgelse af indvirkningen på miljøet hvad angår »linjeprojektet Valencia-Tarragona, strækningen Las Palmas-Oropesa. Banelegemer«.

6. I sin svarskrivelse af 21. juni 2000 understregede den spanske regering indledningsvis, at det projekt, der var omhandlet i åbningsskrivelsen, ikke omfattede anlægget af en ny jernbanelinje. Den gjorde derefter gældende, at de formaliteter, der var blevet opfyldt for godkendelsen af den almindelige byplan for Benicassim, var tilstrækkelige. Endelig erklærede regeringen sig rede til at gennemføre alle yderligere procedurer, som Kommissionen fandt nødvendige.

7. Den 26. september 2000 fremsatte Kommissionen en begrundet udtalelse til Kongeriget Spanien, idet den anmodede dette om at træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme sine forpligtelser i henhold til direktivet.

8. Ved skrivelse af 2. januar 2001 besvarede Kongeriget Spanien den begrundede udtalelse, idet den gentog sine tidligere argumenter og anførte, at der ville blive gennemført en offentlig høring af en undersøgelse af indvirkningen på miljøet af ændring nr. 3 af det omhandlede projekt. Den 19. januar 2001 blev Kommissionen tilsendt en kopi af offentliggørelsen af Dirección General de Ferrocarriles annonce i *Boletín Oficial del Estado* af 3. januar 2001, hvorved der blev iværksat en offentlig høring af den nævnte undersøgelse. Ændring nr. 3 vedrører hovedsageligt anlægget af en 754,5 meter lang viadukt.

9. Da de oplysninger, som Kongeriget Spanien var fremkommet med, ikke overbeviste Kommissionen, anlagde den en traktatbrudssag ved Domstolen.

10. Under den skriftlige procedure har Kongeriget Spanien — for at besvare Kommissionens eneste klagepunkt, hvorefter Kongeriget Spanien har anvendt direktivet ukorrekt med hensyn til »linjeprojektet Valencia-Tarragona, strækningen Las Palmas-Oropesa. Banelegemer« — gentaget sin argumentation, hvorefter projektet ikke henhører under anvendelsesområdet for direktivets bilag I (som bestemmer, at der skal foretages en obligatorisk vurdering af projektets indvirkning på miljøet). Det har endvidere anført, at de formaliteter, der er opfyldt, under alle omstændigheder sikrer en fuldstændig anvendelse af direktivet.

11. Der blev afholdt retsmøde den 19. februar 2004. Som svar på et skriftligt spørgsmål, som Domstolen havde stillet Kommissionen den 9. december 2003, præciserede Kommissionen bl.a. søgsmålets

omfang. Kommissionen bekræftede, at dens søgsmål vedrørte hele strækningen mellem Las Palmas og Oropesa, der har en samlet længde på 13,2 km.

II — Den retlige ramme

12. Direktivet har til formål at forebygge forurening og andre skader på miljøet ved at underkaste visse offentlige og private projekter en forudgående vurdering af deres indvirkning på miljøet[3]. I direktivet foreskrives det, at der i beslutningsprocessen for et stort antal projekter skal tages hensyn til de miljømæssige virkninger.

13. Det direktiv, der var gældende på tidspunktet for de faktiske omstændigheder, som foreholdes Kongeriget Spanien, er blevet ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997[4]. Imidlertid er de omtvistede direktivbestemmelser, navnlig punkt 7 i direktivets bilag I og punkt 12 i bilag II, ikke blevet ændret i den nye tekst.

14. Direktivet sondrer mellem to projektgrupper. Den første af disse omfatter projekter, der kan få væsentlig indvirkning på miljøet, som opregnes i direktivets bilag I, og med hensyn til hvilke medlemsstaterne er forpligtede til at foretage en undersøgelse af deres eventuelle indvirkning på miljøet, før de sættes i kraft[5]. Med hensyn til den anden projektgruppe, der er opregnet i direktivets bilag II, råder medlemsstaterne over en skønsmargin ved afgørelsen af, om de skal underkastes en forudgående prøvelse af deres miljømæssige virkninger[6].

15. Kvalifikationen af et projekt som et projekt under den første gruppe har således betydelige konsekvenser for spørgsmålet, om der skal foretages en forudgående undersøgelse af den miljømæssige indvirkning eller ikke.

16. Ved afgørelsen af den foreliggende sag skal der først foretages en undersøgelse af de argumenter, som Kongeriget Spanien har fremført i retsmødet vedrørende sagens antagelse til realitetsbehandling. Dernæst skal det afgøres, om direktivet finder anvendelse på det omhandlede projekt. Endelig skal det — såfremt projektet henhører under direktivets anvendelsesområde — undersøges, om Kongeriget Spanien i den konkrete sag har anvendt direktivet korrekt.

3 — Direktivets sjette betragtning.
4 — EFT L 73, s. 5.
5 — Direktivets artikel 4, stk. 1.
6 — Direktivets artikel 4, stk. 2.

III — Stillingtagen

A — *Sagens antagelse til realitetsbehandling*

17. Kongeriget Spanien har i retsmødet rejst en formalitetsindsigelse. Det har anført, at Kommissionen under den administrative procedure alene har henvist til den nye linjeføring, der skulle gå uden om Benicassim kommune, og som har en længde på 7,64 km, og ikke til anlægget af ekstra spor på hele strækningen mellem Las Palmas og Oropesa på 13,2 km. Kongeriget Spanien er derfor af den opfattelse, at sagen ikke kan antages til realitetsbehandling, da der er blevet foretaget en udvidelse af sagens genstand mellem den administrative fase og sagen for Domstolen.

18. Dette argument må forkastes, da både åbningsskrivelsen, den begrundede udtalelse, som Kommissionen har sendt til Kongeriget Spanien, og stævningen for Domstolen udtrykkeligt henviser til »strækningen Las Palmas-Oropesa«, som Kongeriget Spanien ikke bestrider har en længde på 13,2 km. I modsætning til, hvad Kongeriget Spanien har gjort gældende, må det således fastslås, at sagens genstand ikke er blevet ændret mellem sagens administrative behandling og dens behandling ved Domstolen. Formalitetsindsigelsen må derfor forkastes.

B — *Spørgsmålet, om direktivet finder anvendelse på det omhandlede projekt*

19. Spørgsmålet, om direktivet finder anvendelse på det omhandlede projekt, kan afklares ved to forskellige analyser, dels ved anvendelse af punkt 7 i direktivets bilag I, dels i henhold til punkt 12 i direktivets bilag II. Mens Kommissionen anvender den første analyse, finder Kongeriget Spanien den anden rigtig.

20. Punkt 7 i direktivets bilag I vedrører bl.a. »anlæg af nyanlæg til jernbanefjerntrafik«. Punkt 12 i direktivets bilag II omhandler »ændring af projekter i bilag I«.

21. Kommissionen er af den opfattelse, at projektet vedrørende strækningen Las Palmas-Oropesa i linjeprojektet Valencia-Tarragona skal bedømmes som et nyanlæg i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i punkt 7 i direktivets bilag I. Kongeriget Spanien har derimod gjort gældende, at dette projekt alene er en ændring til et eksisterende projekt, der som sådan er underlagt punkt 12 i direktivets bilag II, da det ikke indebærer et anlæg af et nyt linjeprojekt som en ny forbindelse mellem to destinationer, men et enkelt anlæg af ekstraspor. Ifølge Kongeriget Spanien vedrører punkt 7 i direktivets bilag I nemlig alene anlæg af nye jernbaneforbin-

delser. Det har ligeledes anført, at det omhandlede projekt ikke vedrører fjerntrafik, da det forbinder to lokaliteter, der ligger 13,2 km fra hinanden.

1. Begrebet »nyanlæg« i henhold til punkt 7 i direktivets bilag I

22. For at underbygge sin argumentation om, at alene de nye forbindelser er omfattet af punkt 7 i direktivets bilag I, har Kongeriget Spanien anført, at bestemte sprogversioner af direktivet taler om jernbanelinjer og ikke om nyanlæg til jernbane. Denne lingvistiske forskellighed må føre til, at det nævnte punkt fortolkes således, at det kun omfatter anlæg af nye jernbaneforbindelser mellem to destinationer, der ikke tidligere var forbundet med hinanden.

23. Den spanske version af punkt 7 i direktivets bilag I henviser til »vías« på samme måde som den italienske version henviser til »vie«, den portugisiske version til »vias« og den franske version til »voies«. Alene den engelske version, som Kongeriget Spanien har henvist til, synes eventuelt at kunne føre til forvirring. I retsmødet har Kommissionen imidlertid citeret en definition fra Oxford Dictionary, der giver ordet »line« betydningen af at være et nyanlæg og ikke betydningen af at være en jernbaneforbindelse, der forbinder to destinationer. Der synes således ikke virkelig at være bevist en forskel mellem de forskellige sprogversioner af direktivet.

24. Under alle omstændigheder og i henhold til Domstolens faste retspraksis udelukker nødvendigheden af en ensartet fortolkning af fællesskabsbestemmelserne, at en sprogversion betragtes isoleret set, men kræver i tvivlstilfælde, at den fortolkes og anvendes i lyset af versioner, der foreligger på de andre landes sprog, idet alle versionerne i henhold til artikel 314 EF er gyldige [7]. Hvis der er uoverensstemmelse mellem de forskellige sprogversioner, skal bestemmelsen fortolkes på baggrund af den almindelige opbygning af og formålet med den ordning, som den er led i [8].

25. Det fremgår af denne retspraksis, at det eventuelle fortolkningsproblem på grund af sproglige forskelle, som Kongeriget Spanien har gjort opmærksom på med hensyn til punkt 7 i direktivets bilag I, skal løses derved, at bestemmelsen fortolkes i lyset af direktivets almindelige opbygning og formål.

7 — Dom af 5.12.1967, sag 19/67, Van der Vecht, Sml. 1965-1968, s. 411, af 6.10.1982, sag 283/81, CILFIT m.fl., Sml. s. 3415, præmis 18, og af 17.7.1997, sag C-219/95 P, Ferriere Nord mod Kommissionen, Sml. I, s. 4411, præmis 15.

8 — Jf. bl.a. dom af 27.10.1977, sag 30/77, Bouchereau, Sml. s. 1999, præmis 14, af 7.12.1995, sag C-449/93, Rockfon, Sml. I, s. 4291, præmis 28, af 24.10.1996, sag C-72/95, Kraaijeveld m.fl., Sml. I, s. 5403, præmis 28, og af 9.3.2000, sag C-437/97, EKW og Wein & Co., Sml. I, s. 1157, præmis 42.

26. Direktivet har til formål at forebygge forurening og andre skader på miljøet. Dets væsentligste formål er ifølge dets sjette betragtning og i overensstemmelse med dets artikel 2 at underlægge ethvert projekt, der kan få væsentlig indvirkning på miljøet, princippet om forudgående vurdering [9]. Mere generelt har direktivet til formål, at intet projekt, der kan få væsentlig indvirkning på miljøet, må unddrages en vurdering [10].

27. Hvis den fortolkning, som Kongeriget Spanien har foreslået, lægges til grund, er det imidlertid kun anlæg af jernbanelinjer, der indebærer en ny linjeføring, der bliver underlagt en miljømæssig vurdering. Anlæg af nye anlæg eller omlægning af regionaltrafikanlæg til fjerntrafikanlæg vil ikke blive undergivet en miljømæssig vurdering, selv om den kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. En sådan fortolkning af direktivet ville være i strid med dets væsentligste formål.

28. Artikel 7 i direktivets bilag I synes således at skulle fortolkes således, at det omfatter anlæg af nyanlæg og ikke alene anlæg af nye jernbaneforbindelser.

2. Spørgsmålet, om en ny linjeføring og anlæg af et ekstraspor også skal bedømmes som et anlæg af nyanlæg i direktivets forstand

29. Jeg vil behandle spørgsmålene om anlægget af den nye linjeføring og anlægget af ekstrasporet efter hinanden.

30. Kommissionen har henvist til, at det omhandlede projekt omfatter et anlæg af et nyt ekstra jernbanespor, der er tilpasset en hastighed på 200-220 km/t, mens togene tidligere kun kørte 90 km/t, og at det kræver en ny linjeføring i Benicassim kommune.

31. De spanske gennemførelsestekster ((Real Decreto-Legislativo) (kongeligt lovdekret) af 28.6.1986 vedrørende vurderingen af indvirkningen på miljøet [11] og bestemmelserne om gennemførelse af disse lovbestemmelser, der er blevet godkendt ved Real Decreto (kongeligt dekret) af 30.9.1988), som Kongeriget Spanien har gjort gældende er i overensstemmelse med direktivet, foreskriver alene en miljømæssig vurdering, når der

9 — Dom af 19.9.2000, sag C-287/98, Linster, Sml. I, s. 6917, præmis 52.

10 — Dom af 16.9.1999, sag C-435/97, WWF m.fl., Sml. I, s. 5613, præmis 45.

11 — BOE nr. 155 af 30.6.1986, s. 23733.

er tale om »jernbanelinjer til fjerntrafik, der indeholder en ny linjeføring«. Ifølge Kongeriget Spanien kræver denne bestemmelse både en ny linjeføring og en ny forbindelse. Betingelsen om, at der skal være tale om en ny forbindelse, er genstand for dette forslags punkt 22-28.

32. Selv om det foreliggende søgsmål ikke har til formål generelt at efterprøve, om den nationale lovgivning er i overensstemmelse med direktivet, skal det imidlertid afgøres, om Kongeriget Spaniens analyse i det konkrete tilfælde er i overensstemmelse med direktivet [12].

33. Det relevante kriterium ved afgørelsen af, om et projekt skal underkastes en obligatorisk vurdering af dets indvirkning på miljøet, er, om det vil kunne få »væsentlig indvirkning« på miljøet, jf. direktivets artikel 2, stk. 1. Anlægget af et nyanlæg til jernbane med en ny linjeføring kan imidlertid efter sin natur få en væsentlig indvirkning på miljøet på grund af den miljøændring, den har til følge.

34. Således kræver anlægget af en ny jernbanelinjeføring en forudgående vurdering i henhold til direktivet.

35. Kan anlægget af et ekstra jernbanespor på samme måde være omfattet af definitionen af et »anlæg af nyanlæg«, eller svarer det snarere til en »ændring« af et projekt i henhold til punkt 12 i direktivets bilag II? Med hensyn til dette spørgsmål har Kommissionen og de spanske myndigheder modstridende synspunkter.

36. Kommissionen har støttet sin konklusion om, at anlæg af ekstraspor er underlagt punkt 7 i direktivets bilag I, på to argumenter. For det første har den konstateret, at anlægget af ekstraspor omfatter anlæg af et nyt spor, selv om sidstnævnte kommer til at løbe parallelt med et eksisterende spor. For det andet ville en anderledes fortolkning af direktivet være i strid med dets formål, da den undersøgelse, som Kongeriget Spanien har fremlagt, beviser, at anlæg af ekstraspor på den pågældende strækning kunne få væsentlig indvirkning på miljøet [13].

12 — Det bemærkes, at Kongeriget Spanien allerede er blevet dømt for ukorrekt gennemførelse af direktivet (dom af 13.6.2002, sag C-474/99, Kommissionen mod Kongeriget Spanien, Sml. I, s. 5293).

13 — Denne undersøgelse, der blev foretaget i 1994 i forbindelse med vedtagelsen af en ny byplan (nævnt i punkt 7 i Kommissionens replik), identificerer bl.a. følgende risici: »erosionsprocesser og manglende stabilitet for jernbaneskråningerne [...] fortabelse af agerjord, støjforurening [...] ændring af overfladedræning«.

37. De spanske myndigheder er af den opfattelse, at det omhandlede projekt blot er en forbedring af et eksisterende projekt. Desuden kan anlægget af en ekstra jernbaneforbindelse ikke få indvirkning på eller i hvert fald ikke få »væsentlig indvirkning« på miljøet, ud over, hvad der var forbundet med anlægget af den oprindelige linje.

38. Som Kommissionen har understreget, omfatter en ordret fortolkning af udtrykket »anlæg af nyanlæg« anlæg af ekstraspor. Endvidere fører en fortolkning af denne bestemmelse med hensyn til direktivets genstand og formål til samme konklusion.

39. Når artikel 7 i direktivets bilag I fortolkes under hensyntagen til dets genstand og formål, sikres det, at medlemsstaterne foretager en forudgående vurdering af indvirkningen på miljøet af alle de projekter, der kan få en væsentlig indvirkning på miljøet [14].

40. Det er umuligt a priori at udelukke, at anlæg af ekstraspor kan få væsentlige konsekvenser for miljøet. Anlæg af ekstraspor kan tværtimod få en indvirkning på miljøet, da anvendelsen af sporene forandres. I den forbindelse bemærkes, at det omhandlede projekt ikke består i, at der skal anlægges identiske ekstraspor, men at det omfatter en tilpasning af sporene til højhastighedstog. Trafikfrekvensen på sporene som følge af anlægget af ekstrasporet får også en betydelig indvirkning på lydforholdene; lydniveauet bliver højere end 45 decibel, som er det maksimale niveau, Verdenssundhedsorganisationen har anbefalet for støj om natten. En sådan ændring af den endelige anvendelse af sporene får således en væsentlig indvirkning på miljøet.

41. Kongeriget Spanien er endvidere af den opfattelse, at det ville være absurd at lade anlægget af ekstraspor være omfattet af definitionen af anlæg af nyanlæg til jernbane, da anlæg af veje ved anvendelse af bilag II i direktivets punkt 10, litra d), ikke er underlagt en obligatorisk vurdering af indvirkningen på miljøet.

42. I virkeligheden er en sådan fortolkning i overensstemmelse med den ordning, der er blevet indført ved direktivet, som sondrer mellem de projekter, der kan få væsentlig indvirkning på miljøet, og de andre. Direktivet underlægger nemlig anlæg af motorveje og hurtigspor (obligatorisk vurdering er krævet ved henvisningen til bilag I) og anlæg af andre veje (nævnt i bilag II) forskellige ordninger. På samme måde er alene anlæg af

14 — Dommen i sagen WWF m.fl., præmis 45, og Linsterdommen, præmis 52.

nyanlæg til jernbanefjerntrafik ved direktivet underlagt en forudgående obligatorisk vurdering.

43. Omlægningen af en vej til motorvej er i lige så høj grad som anlæg af en motorvej, uden at der i forvejen ligger en vej, et projekt, der er underlagt direktivets bilag I, og som sådant underlagt en obligatorisk forudgående vurdering. På samme måde er omlægning af jernbaneanlæg, der har været brugt til regionaltrafik, til et anlæg med henblik på fjerntrafik underlagt betingelserne i direktivets bilag I.

44. Endelig har de spanske myndigheder fremhævet, at såfremt Kommissionen virkelig finder, at anlæg af ekstraspor kræver en forudgående vurdering af indvirkningen på miljøet ved anvendelse af punkt 7 i direktivets bilag I, skulle den have anlagt et traktatbrudssøgsmål vedrørende det samlede anlæg af ekstraspor på linjen Valencia-Tarragona på 251 km.

45. I den forbindelse bemærkes, at Kommissionen er enekompetent til at afgøre, hvorvidt det må anses for formålstjenligt at indlede en traktatbrudsprocedure, og til at fastlægge, på grundlag af hvilken handlemåde eller undladelse fra den pågældende medlemsstats side denne procedure bør iværksættes [15]. Kongeriget Spaniens argument vedrørende omfanget af Kommissionens traktatbrudssøgsmål må således forkastes.

3. Udtrykket »fjerntrafik« i den forstand, hvori det er anvendt i punkt 7 i direktivets bilag I

46. Kongeriget Spanien bestrider, at det omhandlede projekt kan analyseres som underlagt punkt 7 i direktivets bilag I, da det ikke vedrører fjerntrafik, men en strækning på 13,2 km, der forbinder nærliggende lokaliteter.

47. Kommissionen har over for dette argument anført, at det nye anlæg er anbragt på en jernbanelinje på 251 km mellem Valencia og Tarragona, som indgår i »Middelhavskorridor«-projektet, der forbinder den spanske region Levante med Catalonien og den franske grænse, således at der ikke er tale om en nærlinje. Ifølge Kommissionen er det afgørende punkt, at strækningen indgår i et nyt jernbanefjernanlæg.

15 — Dom af 11.8.1995, sag C-431/92, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 2189, præmis 22, af 5.11.2002, sag C-476/98, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 9855, præmis 38, og af 10.4.2003, forenede sager C-20/01 og C-28/01, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 3609, præmis 30.

48. Da anlægget af en jernbanelinje på 251 km finder sted i etaper, ville et konkret projekt, hvis man fulgte Kongeriget Spaniens argumentation, muligvis aldrig blive anset for at vedrøre et fjerntrafikprojekt, da alle de efter hinanden følgende projekter af jernbanelinjen ville dække korte strækninger og forbinde nabolokaliteter. En sådan fortolkning af direktivet kunne føre til, at dets anvendelsesområde blev indskrænket betydeligt, og at gennemførelsen af det formål, som det forfølger, blev bragt i fare.

49. På dette punkt kan Kommissionen ikke foreholdes nogen modsigelse. Kommissionen har alene foretaget en vurdering af betingelserne for anvendelse af punkt 7 i direktivets bilag I, idet den først har undersøgt, om det omhandlede projekt vedrører anlægget af »nyanlæg til jernbane«, og derefter, om der er tale om spor med henblik på »fjerntrafik«. Længden af de anlagte spor er ikke noget relevant kriterium ved vurderingen af anvendeligheden af direktivet på det omhandlede projekt, idet det er anvendelsen af linjen til fjerntrafik, der afgør kvalifikationen.

50. Således skulle det omhandlede projekt ved anvendelse af direktivets artikel 4, stk. 1, have været genstand for en forudgående vurdering af indvirkningen på miljøet i henhold til de krav, der er foreskrevet i direktivets artikel 5-10.

C — *Vurdering af spørgsmålet, om der foreligger en tilsidesættelse af forpligtelsen til at foretage en vurdering*

51. Kommissionen har gjort gældende, at Kongeriget Spanien ikke har overholdt den procedure for vurdering af indvirkningen på miljøet, der er foreskrevet i direktivets artikel 5-10. Nærmere præcist foreholdes det Kongeriget Spanien, at det har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler det i henhold til direktivets artikel 5, stk. 2, og 6, stk. 2.

52. Direktivets artikel 5, stk. 2, opregner de oplysninger, som bygherren som minimum skal give. Disse omfatter bl.a. »en beskrivelse af projektet med oplysninger om placering, art og dimensioner«.

53. Direktivets artikel 6, stk. 2, fastsætter betingelserne for offentliggørelsen af vurderingsproceduren. Bestemmelsen kræver, at »enhver anmodning om tilladelse såvel som de oplysninger, der er indhentet i henhold til artikel 5, stilles til rådighed for offentligheden« og præciserer, at de berørte dele af offentligheden skal have »lejlighed til at udtale sig, inden projektet påbegyndes«.

54. Kongeriget Spanien har gjort gældende, at det har efterkommet alle de forpligtelser, der følger af direktivet. Det har for det første fremhævet, at der forud for revisionen af den almindelige byplan for Benicassim fra 1992 var blevet foretaget en prøvelse af indvirkningen på miljøet, der var blevet sendt i offentlig høring, og at der var blevet afgivet en erklæring om indvirkningen på miljøet. Denne fortolkning understøttes af præmisserne i en dom fra *Tribunal Superior de Justicia de la Communidad Valenciana* (Spanien) af 26. oktober 1998 [16]. For det andet har Kongeriget Spanien påberåbt sig god tro og det forhold, at det accepterer Kommissionens holdning vedrørende den tredje ændring af projektet.

55. Hvad angår revisionen af den almindelige byplan for Benicassim fremgår det af de sagsakter, der er blevet indgivet til Domstolen, at der i to henseender mangler præcision: Byplanen indeholder kun en summarisk beskrivelse af jernbanelinjeføringen, og den omfatter ikke lokaliteten Oropesa, hvor anlægget af jernbanesporet også kunne få miljømæssige indvirkninger.

56. I henhold til direktivets artikel 5, stk. 2, skal de oplysninger, der indgives af bygherren, som minimum indeholde en beskrivelse af placeringen, arten og dimensionerne af det omhandlede projekt.

57. Da revisionen af den almindelige byplan for Benicassim således ikke opfylder de minimumsbetingelser, der er fastsat ved direktivet, finder jeg, at Kongeriget Spanien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til direktivet.

58. Hvad angår den tredje ændring af projektet er det tilstrækkeligt at fastslå, at den procedure for vurdering af indvirkningen på miljøet, som Kongeriget Spanien har iværksat, har fundet sted efter arbejdets påbegyndelse.

59. Selv om den af Kongeriget Spanien forelagte undersøgelse om indvirkningen på miljøet af den tredje ændring af det nævnte projekt er dateret i februar 1999 for et projekt, der blev godkendt den 26. november 1999, blev oplysningerne til offentligheden først trykt i *Boletín Oficial del Estado* den 3. januar 2001, dvs. lang tid efter arbejdets påbegyndelse i marts 1999.

60. Da en sådan procedure ikke er i overensstemmelse med direktivets artikel 6, stk. 2, som kræver, at offentligheden underrettes forud for arbejdets gennemførelse, finder jeg det bevist, at Kongeriget Spanien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til direktivet med hensyn til den procedure, der er blevet fulgt ved den tredje ændring af projektet.

16 — I dommen blev det bekræftet, at den procedure, der var blevet fulgt efter national lovgivning, var tilstrækkelig, uden at retten foretog en prøvelse af, om denne lovgivning var i overensstemmelse med direktivet.

IV — Forslag til afgørelse

61. Herefter foreslår jeg, at Domstolen

1) fastslår, at Kongeriget Spanien har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler det i henhold til artikel 2 og 3, artikel 5, stk. 2, og artikel 6, stk. 2, i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, idet det ikke har foretaget en vurdering af indvirkningen på miljøet hvad angår »linjeprojektet Valencia-Tarragona, strækningen Las Palmas-Oropesa. Banelegemer«

2) tilpligter Kongeriget Spanien at betale sagens omkostninger.